Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

351

Vragen van de leden **Kooiman** en **Bashir** (beiden SP) aan de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over *de slechte bereikbaarheid en gebrekkige kennis van de politie te water* (ingezonden 15 september 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 19 oktober 2015).

Vraag 1 en 2
Bent u bekend met de slechte bereikbaarheid van de waterpolitie? Zo ja, heeft u al wat ondernomen om dit te verbeteren? Zo nee, bent u bereid hierover navraag te doen bij de gebruikers van de binnenvaarwegen, waaronder ASV, BLN-Schuttevaer?[1]
Wat is de reden dat vaarweggebruikers bij het bellen van het 0900-nummer niet adequaat te woord gestaan en/of doorverbonden worden? Wat gaat u voor stappen ondernemen om dit te verbeteren?

Antwoord 1 en 2
Ik heb kennis genomen van het artikel. Via het landelijke servicenummer 0900–8844 biedt de politie bellers een professionele, geprotocolleerde dienstverlening. Het nummer is 24/7 beschikbaar voor niet-spoedeisende meldingen, informatie en (telefonische) aangiften, waarbij direct wordt doorververbonden naar diverse instellingen. De Landelijke Eenheid van de politie heeft de schippersverenging ASV uitgenodigd voor een gesprek om meer duidelijkheid te krijgen over de door haar genoemde problemen die vaarweggebruikers ervaren, zodat gericht kan worden bezien op welke manier de dienstverlening kan worden verbeterd. Een goede dienstverlening is immers cruciaal voor het vertrouwen in de politie.

Vraag 3 en 4
Wat is de reden dat er agenten vanuit de politiedienst infra ingezet worden op het water, die hun ervaring en expertise op een ander vlak hebben, bijvoorbeeld op het spoor?
Kunt u zich voorstellen dat het tot irritatie en zelfs gevaarlijke situaties kan leiden bij zowel gebruikers op het water als de politieagenten, indien er

[1] 28 augustus 2015, De Scheepvaartkrant, ASV dient klacht in bij politie Nederland

ah-tk-20152016-351
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

agenten worden ingezet die onvoldoende kennis hebben van zaken rondom scheepvaart? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 3 en 4
Bij de vorming van de Nationale Politie zijn de lucht-, water-, spoor- en wegpolitie samengevoegd tot de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid. Op die manier kan gericht worden geïntervenieerd vanuit inzicht in het geheel van de verschillende verkeersstromen. Hierdoor is de politie in staat om zich met meer capaciteit, flexibiliteit en kennis op geprioriteerde onderwerpen te richten. Deze transitie gaat gepaard met een verandering van werken, waarbij medewerkers kunnen worden ingezet op meerdere taakvelden. Politiemedewerkers worden vanzelfsprekend pas volledig zelfstandig op een ander taakveld ingezet als ze daartoe voldoende zijn toegerust. Tot die tijd voeren ze hun werk uit onder begeleiding van zelfstandig werkende collega's.

Vraag 5
Is er een podium waarop de verschillende organisaties die betrokken zijn bij de binnenvaart informatie, suggesties en of meningen kunnen uitwisselen waarbij de politie ook een gesprekspartner is?

Antwoord 5
Ja, in verschillende samenstellingen ontmoeten de bij de binnenvaart betrokken partijen elkaar voor overleg. Allereerst is er overleg in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Op nationaal niveau worden in het Overleg Technisch Nautische zaken Binnenvaart (OTNB) de voorstellen van de CCR op het gebied van technische regelgeving, politiereglementen en bemanningszaken besproken. Alle relevante partijen in de binnenvaart zijn hierbij uitgenodigd, waaronder de politie. Ook AQUAPOL, een Europees samenwerkingsverband
voor politiewerk rondom het water, is permanent vertegenwoordigd in de werkgroep Politiereglementen van de CCR.
Daarnaast heeft het Ministerie van Infrastructuur & Milieu overleg met maatschappelijke organisaties, brancheverenigingen en bedrijven. Afhankelijk van de te bespreken onderwerpen kan de politie daarbij ook aanwezig zijn.
Tot slot is er een regulier overleg tussen de handhavende partijen op het water, zoals Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, en uiteraard ook de politie. Bij dit overleg zijn echter geen vertegenwoordigers van de binnenvaartsector betrokken.

Vraag 6
Heeft er ooit een inventarisatie plaatsgevonden over de effecten van het afschaffen van het Deelorgaan Binnenvaart? Zo ja, wat waren de uitkomsten van die inventarisatie? Zo nee, bent u bereid dat alsnog te doen?

Antwoord 6
Het Deelorgaan Binnenvaart (DBV) was een onderdeel van het Overlegorgaan Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In 2010 is in het kader van een rijksbrede stroomlijning van advies- en overlegorganen het DBV bij wet opgeheven. Door uw Kamer is deze wijziging behandeld en vervolgens opgenomen in de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010 (TK, 2009–2010, 32 403). De functie van het DBV is overgenomen door het Overleg Infrastructuur en Milieu, dat is ondergebracht bij de directie Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
Een expliciete inventarisatie van de effecten heeft niet plaatsgevonden, omdat van afschaffen van de functie geen sprake was. De memorie van toelichting van genoemde wet meldt hierover: «Binnen de nieuwe voorgestelde overlegstructuur, waarin het overlegorgaan ook kleinere onderwerpen met een specifieke groep betrokkenen kan behandelen, bestaat aan de mogelijkheid tot het instellen van een deelorgaan geen behoefte.»

Vraag 7
Zou u bereid zijn om het Deelorgaan Binnenvaart weer opnieuw in te voeren? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 7
De functie van het voormalige Deelorgaan Binnenvaart is geborgd in de huidige wetgeving (zie ook antwoord op vraag 6). Er is dan ook geen aanleiding het Deelorgaan opnieuw in te voeren.